

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 100 02 724 A 1**

⑤① Int. Cl. 7:
B 60 R 19/22
B 60 R 19/26
B 60 R 19/34

②① Aktenzeichen: 100 02 724.5
②② Anmeldetag: 22. 1. 2000
④③ Offenlegungstag: 2. 8. 2001

DE 100 02 724 A 1

⑦① Anmelder:
Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München,
DE

⑦② Erfinder:
Lischo, Bernd, 84405 Dorfen, DE

⑤⑥ Entgegenhaltungen:

DE	41 19 640 C2
DE	40 37 408 C2
DE	33 25 104 C2
DE	44 32 082 A1
US	51 39 297

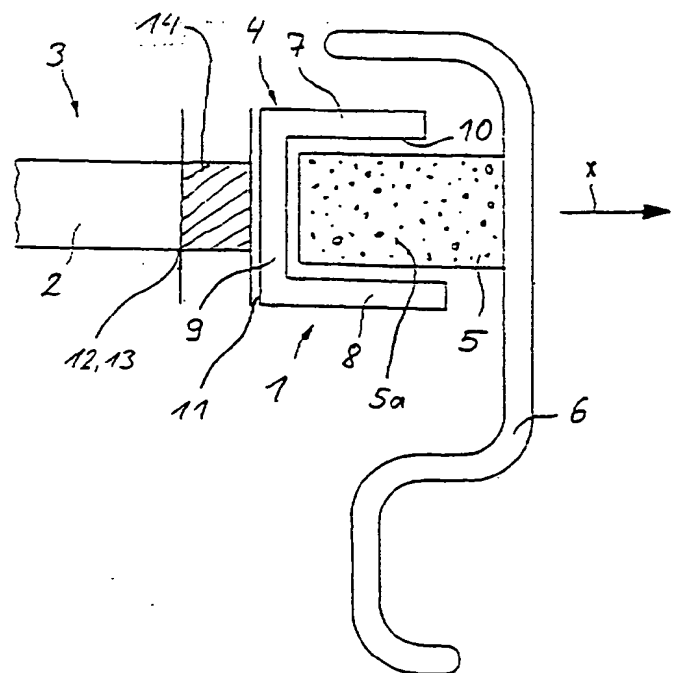
Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤④ Fahrzeug mit einem Stoßfänger

⑤⑦ Aus der US 5, 139, 297 ist bereits ein Fahrzeug mit einem Stoßfänger bekannt, bei dem zwischen einem Leichtbauträger und einer äußeren Verkleidung ein Kunststoff-Schaum angeordnet ist. Aufgabe der Erfindung ist es, ein Fahrzeug mit einem Stoßfänger anzugeben, bei dem der Stoßfänger eine kompakte Bauweise aufweist.

Dies wird dadurch erreicht, dass zwischen der Außenverkleidung (6) des Stoßfängers (1, 1', 1'') und einem Ende (13) des jeweiligen Längsträgers (2) ein Kunststoff-Schaum (5) und mindestens ein Deformationselement (14) angeordnet ist.



DE 100 02 724 A 1

Die Erfindung betrifft ein Fahrzeug mit einem Stoßfänger nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Aus der US 5,139,297 ist bereits ein Stoßfänger für ein Fahrzeug bekannt, bei dem in einem Träger aus Metall oder Kunststoff ein Verformungsenergie aufnehmender, elastisch verformbarer Kunststoff-Schaum angeordnet ist. Der bekannte Stoßfänger ist so ausgelegt, dass eine den Kunststoff-Schaum umgebende Außenhaut bei einem Aufprall in Richtung auf den Träger um eine vorbestimmte Strecke verschiebbar ist. Durch diesen Aufbau wird erreicht, dass die bei einem Aufprall mit einer niedrigen Geschwindigkeit von beispielsweise 10 bis 20 km/h entstehende Energie durch den energieabsorbierenden Schaum vollständig aufgenommen wird, sodass die sich an den Träger anschließende Karosseriestruktur, wie beispielsweise ein Motorträger, unbeschädigt bleibt.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein Fahrzeug mit einem Stoßfänger zu schaffen, wobei der Stoßfänger eine kompakte Bauweise aufweist.

Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

Ausführungsformen der Erfindung werden nachstehend anhand der Zeichnungen beispielshalber beschrieben. Dabei zeigen:

Fig. 1 eine Querschnittsansicht einer ersten Ausführungsform eines Stoßfängers, der an einem Längsträger eines Fahrzeuges über ein Deformationselement befestigt ist,

Fig. 2 eine Querschnittsansicht des in der **Fig. 1** gezeigten Stoßfängers nach einem Aufprall mit einer Relativgeschwindigkeit von $v \leq 20$ km/h,

Fig. 3 ein Kraft-Weg-Diagramm des in den **Fig. 1** und **2** gezeigten Stoßfängers, aus dem die durch das Deformationselement und den Kunststoff-Schaum des Stoßfängers absorbierbare Energie hervorgeht,

Fig. 4 eine Querschnittsansicht einer zweiten Ausführungsform eines Stoßfängers, der an einem Längsträger eines Fahrzeuges über ein Deformationselement befestigt ist, wobei das Deformationselement durch ein in Richtung des Stoßfängers offenes Gehäuse umgeben ist,

Fig. 5 eine Querschnittsansicht einer dritten Ausführungsform eines Stoßfängers, bei dem das Deformationselement innerhalb des Trägers angeordnet ist.

Die **Fig. 1** zeigt einen Stoßfänger **1**, der an zwei seitlich voneinander beanstandeten Längsträgern **2** eines nicht dargestellten Fahrzeuges **3** angeordnet ist. Der Stoßfänger **1** besteht im wesentlichen aus einem Leichtbauträger **4**, der in der gezeigten Ausführungsform als ein offenes, U-förmiges Profil zur Befestigung und Aufnahme eines reversibel verformbaren Kunststoff-Schaumes **5** ausgebildet ist. An dem Kunststoff-Schaum **5** ist eine Verkleidung bzw. ein Außenenteil **6** angeordnet. Die Verkleidung **6** ist ebenfalls aus einem geeigneten Kunststoff hergestellt.

Die in der **Fig. 1** gezeigte Ausführungsform des Leichtbauträgers **4** weist eine obere und eine untere Seitenwand **7, 8** sowie eine die beiden Seitenwände **7, 8** verbindende Bodenwand **9** auf. Eine zur Aufnahme zumindest eines Abschnittes **5a** des Kunststoff-Schaumes **5** ausgebildete Öffnung **10** im Profil des Leichtbauträgers **4** ist auf der fahrzeugabgewandten Seite in Fahrzeuginnenrichtung x hin offen. Der Kunststoff-Schaum **5** weist in der in der **Fig. 1** gezeigten Ausführungsform einen rechteckförmigen Querschnitt auf.

Zwischen einer Außenwand **11** des Leichtbauträgers **4** und einer Außenfläche **12** am Ende **13** des Längsträgers **2** ist ein Deformationselement **14** angeordnet. Die Außenwand **11** des Leichtbauträgers **4** und die Außenfläche **12** des

Längsträgers **2** sind so ausgebildet, dass die vom Leichtbauträger **4** auf das Deformationselement **14** wirkende Kraft vollständig auf das Deformationselement **14** übertragen wird. In der in der **Fig. 1** gezeigten Ausführungsform sind zu diesem Zweck die Außenwand **11** des Leichtbauträgers **4** und die Außenfläche **12** des Längsträgers **2** parallel zueinander ausgebildet. In einer Ausführungsform ist das Deformationselement **14** ein aus Kunststoff hergestelltes Composite-Rohr.

Die **Fig. 2** zeigt den Stoßfänger **1** nach einem Aufprall, bei dem eine Kraft F in einer solchen Höhe auf den Stoßfänger **1** gewirkt hat, dass der Kunststoff-Schaum **5**, ohne das Deformationselement **14** zu beschädigen, zusammengedrückt wurde. Diese Kraft F entspricht einer in der **Fig. 3** dargestellten Knickstelle **A** im Kraft- F -Weg- s -Diagramm. Aus den punktierten Linien und den beiden Pfeilen in der **Fig. 2** geht hervor, dass der Kunststoff-Schaum **5** das Bestreben hat, in Richtung der Seitenwände **7, 8** sich auszudehnen. Aufgrund der in Fahrzeuginnenrichtung x wirkenden Kraft F auf die Bodenwand **9** kommt es zu einem Einschwenken der Seitenwände **7, 8**, sodass die Seitenwände eine neue Position **7'** und **8'** einnehmen. Durch diesen Vorgang erhöht sich die durch den Kunststoff-Schaum **5** absorbierbare Energie.

Bei einer Erhöhung der auf den Stoßfänger **1** einwirkenden Kraft F wird der in der **Fig. 3** gezeigte Punkt **B** erreicht, an dem eine Verformung des Deformationselementes **14** erfolgt. In der gezeigten Ausführungsform ist das Deformationselement **14** so ausgelegt, dass über den Verformungsweg s_{14} sich eine rechteckige Fläche im Kraft- F -Weg- s -Diagramm ergibt. Am Ende des Verformungsweges s_{14} des Deformationselementes **14** ist das Deformationselement **14** vollständig zerstört. Bei einer weiteren Erhöhung der auf den Stoßfänger **1** wirkenden Kraft bzw. Energie erfolgt eine Deformation des Längsträgers **2**.

Die **Fig. 4** zeigt eine zweite Ausführungsform des Stoßfängers **1'**, bei dem im Unterschied zu den in den **Fig. 1** und **2** gezeigten Stoßfänger **1** ein U-förmiges Profil oder Gehäuse **15** um das Deformationselement **14** und den Leichtbauträger **4** angeordnet ist. Das Gehäuse **15** hält das Deformationselement **14** in der vorgesehenen Lage. Zusätzlich wird durch das Profil **15** eine Versteifung des Deformationselementes **14** und damit eine Erhöhung der durch das Deformationselement **14** aufnehmbaren Energie bewirkt. Wie bei der in den **Fig. 1** und **2** gezeigten ersten Ausführungsform des Stoßfängers **1** ist eine Bodenwand **16** des Gehäuses **15** parallel zur Fläche der Bodenwand **9** des Leichtbauträgers **4** ausgebildet, sodass die auf das Deformationselement **14** wirkende Kraft F vollständig übertragbar ist.

Die **Fig. 5** zeigt eine dritte Ausführungsform eines Stoßfängers **1''**, die sich von den in den **Fig. 1, 2** und **4** gezeigten Ausführungsformen dadurch unterscheidet, dass das Deformationselement **14** zwischen den beiden Seitenwänden **7, 8** und zwischen der Bodenwand **9** des Leichtbauträgers **4** und einer Stirnfläche bzw. eines Endes **17** des Kunststoffschäumens **5** angeordnet ist. In dieser Ausführungsform erfolgt durch den Leichtbauträger **4** die Lagezuordnung und Versteifung des Deformationselementes **14**.

Patentansprüche

1. Fahrzeug mit einem Stoßfänger, wobei der Stoßfänger an der Vorderseite und/oder am Heck eines Fahrzeuges im wesentlichen in einer horizontalen Ebene durch Längsträger oder dergleichen an einer Struktur des Fahrzeuges angeordnet ist, wobei der Stoßfänger einen Leichtbauträger aufweist, an dem ein Verformungsenergie aufnehmender, elastisch verformbarer

Kunststoff-Schaum angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen der Außenverkleidung (6) des Stoßfängers (1, 1', 1'') und einem Ende (13) des jeweiligen Längsträgers (2) ein Kunststoff-Schaum (5) und mindestens ein Deformationselement (14) angeordnet ist. 5

2. Fahrzeug mit einem Stoßfänger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das jeweilige Deformationselement (14) bei einem vorbestimmten, konstanten Kraftniveau über einen vorbestimmten Weg s eine vorbestimmte Energie abbaut. 10

3. Fahrzeug nach den Ansprüchen 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die durch den Kunststoff-Schaum (5) und das jeweilige Deformationselement (14) abgebaute Energie der Energie entspricht, die bei einem Aufprall des Fahrzeuges (3) mit einer niedrigen Relativgeschwindigkeit (v) von ca. 10 bis 20 km/h entsteht und dass die tragende Karosseriestruktur (2) bei diesem Energieabbau unbeschädigt bleibt. 15

4. Fahrzeug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Leichtbauträger (4) einen U-förmigen Querschnitt aufweist, der aus einer oberen und einer unteren Seitenwand (7, 8) sowie einer in Richtung der Längsträger (2) ausgebildeten Bodenwand (9) besteht und dass die beiden Seitenwände (7, 8) den Kunststoff-Schaum (5) über eine vorbestimmte Länge in Fahrzeuglängsrichtung x überdecken. 20

5. Fahrzeug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Leichtbauträger (4) so ausgelegt ist, dass bei einem Fahrzeug-Aufprall der Kunststoff-Schaum (5) in der Weise einen Druck auf die Bodenwand (9) ausübt, dass die Seitenwände (7, 8) nach innen klappen und auf den entsprechenden Abschnitt (5a) des Kunststoff-Schaumes (5) drücken und dass gleichzeitig der Kunststoff-Schaum (5, 5a) auf die Seitenwände (7, 8) drückt. 25

6. Fahrzeug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Deformationselement (14) innerhalb des Leichtbauträgers (4) zwischen der Bodenwand (9) und einem Ende (17) des Kunststoff-Schaumes (5) angeordnet ist. 30

7. Fahrzeug nach den Ansprüchen 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Deformationselement (14) außerhalb des Leichtbauträgers (4) zwischen der Bodenwand (9) des Leichtbauträgers (4) und einem Ende (13) des jeweiligen Längsträgers (2) angeordnet ist. 35

8. Fahrzeug nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Deformationselement (14) von einem Profil oder Gehäuse (15) umgeben ist, das die Positionierung des Deformationselementes (14) sichert und das die durch das Deformationselement (14) abbaubare Energie erhöht. 40

9. Fahrzeug nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die auf den Stoßfänger (1, 1', 1'') wirkende Kraft F jeweils auf die gesamte Fläche des jeweiligen Bauteils (2, 4, 5, 14,) durch eine entsprechende Lage-Zuordnung der anliegenden Flächen übertragbar ist. 45

Hierzu 5 Seite(n) Zeichnungen

60

65

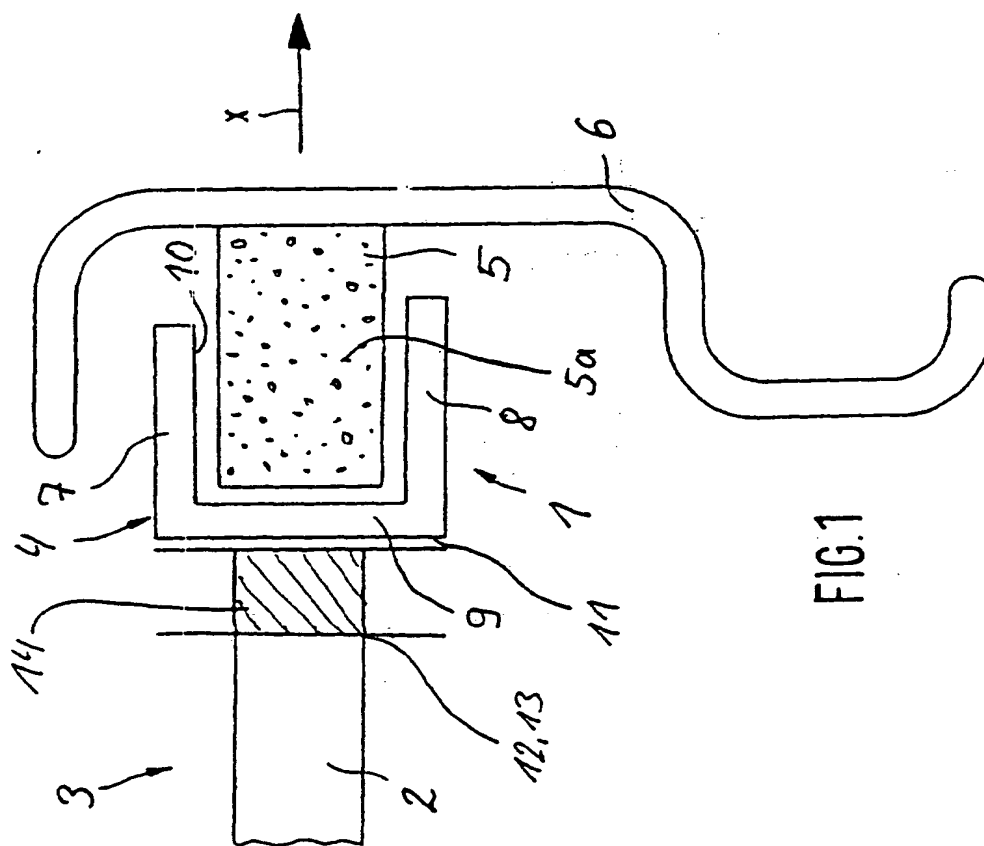
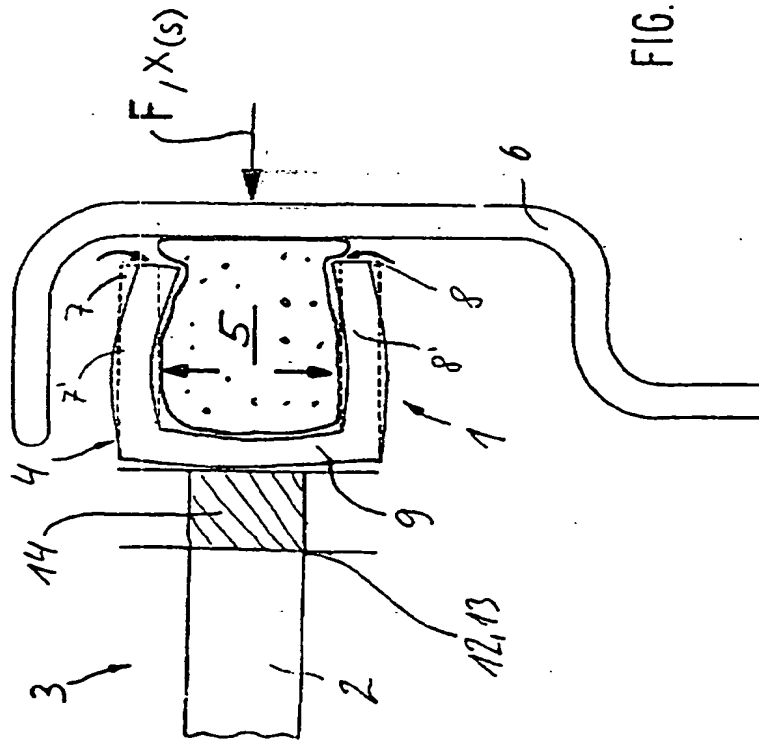


FIG. 1



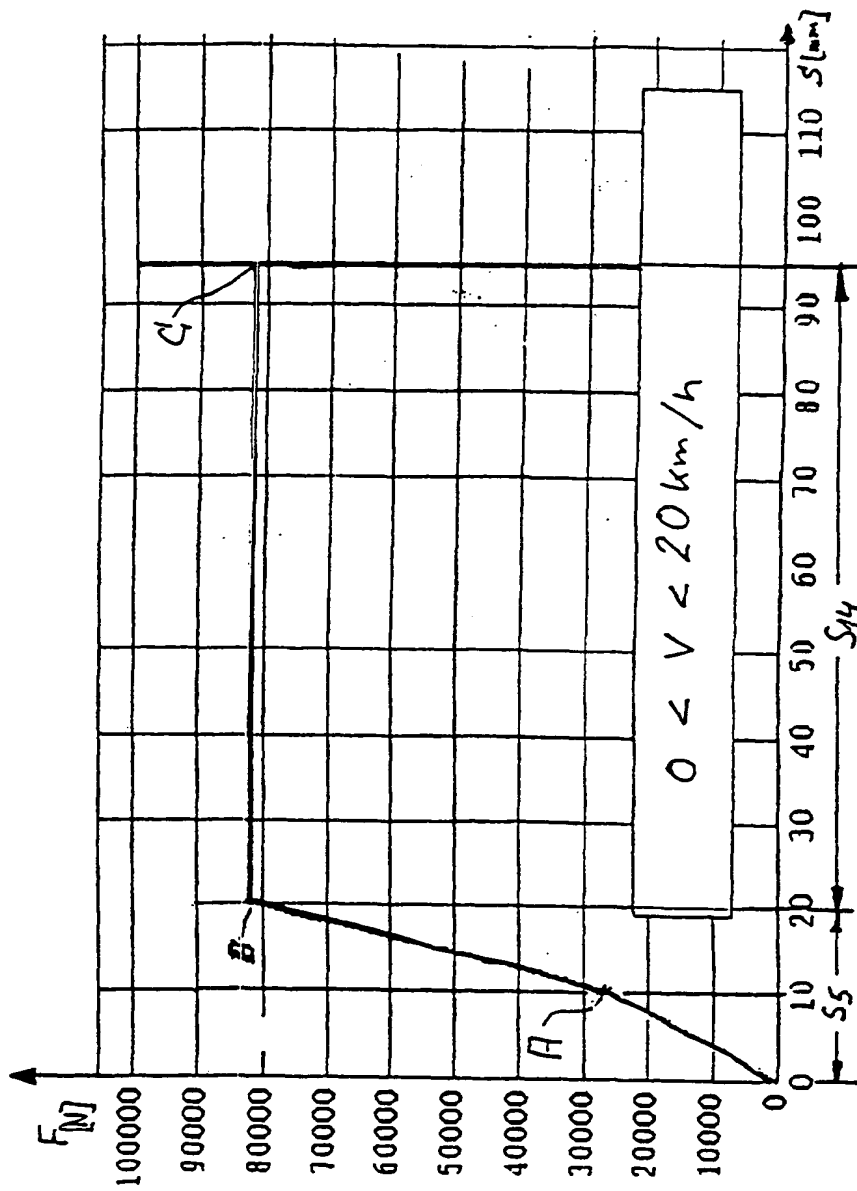


FIG. 3

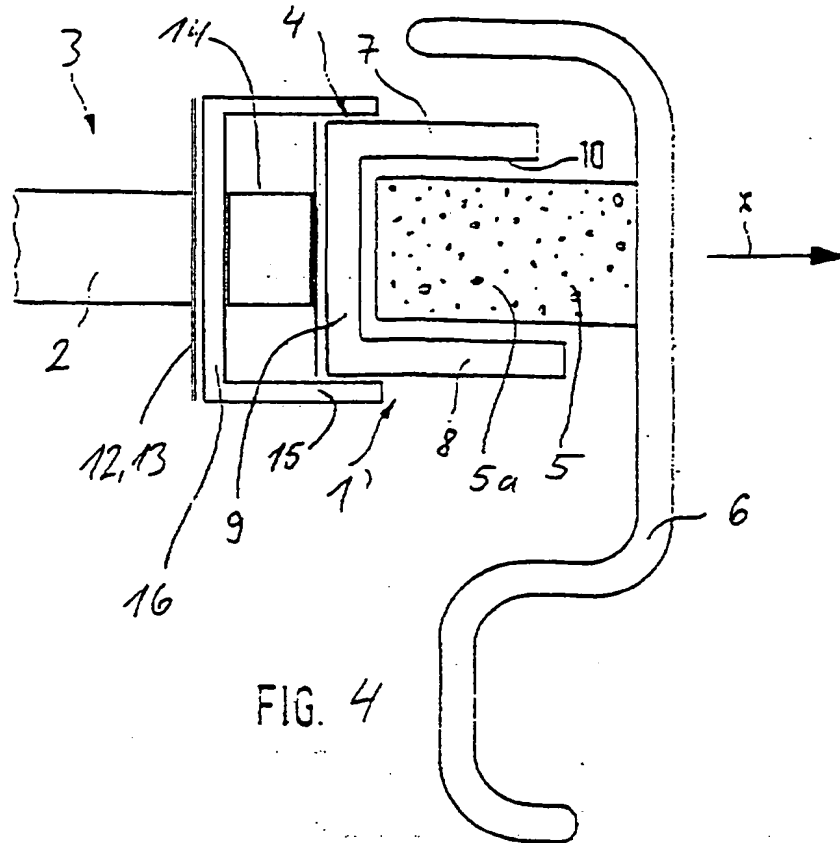


FIG. 4

